

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1581 de 2013

Carpeta Nº 2154 de 2013 y S/C — Comisión de Defensa Nacional

PÉRDIDA DEL DERECHO A OBTENER RETIRO MILITAR

Derogación del artículo 1º del Decreto-Ley Nº 14.966 que la dispuso cuando sea por "deserción" o por la causal "pernicioso para la disciplina"

ACCIDENTE SUFRIDO POR AVIÓN DE LA COMPAÑÍA "AIR CLASS"

Informe

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de abril de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Javier García.

Miembros: Señores Representantes José A. Amy, Ivonne Passada y Gustavo Rombys.

Delegados de Sector: Señores Representantes Mauricio Guarinoni, Jorge Pozzi y Víctor Semproni.

Asisten: Señores Senador Luis Rosadilla y Representantes Gustavo Cersósimo y Alberto Casas.

Invitados: Por el Ministerio de Defensa Nacional, señores Ministro, Eleuterio Fernández Huidobro; Subsecretario, doctor Jorge Menéndez; por la Fuerza Aérea, Comandante en Jefe, General del Aire Washington R. Martínez; Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Brigadier General (Av.) Antonio Alarcón; Director General de Aviación Civil, Coronel (Av.) Fernando Maurente; Director de la OIPAIA, Coronel (Av.) Rubel Batista; Capitán de Navío Ricardo Della Santa; Ayudante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Mayor (Av.) Andrés Ghiorsi y Edecán Aéreo del señor Vicepresidente de la República, Coronel (Mant.) Gerardo Gancedo.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Defensa Nacional tiene el agrado de recibir al Ministro de Defensa Nacional, Eleuterio Fernández Huidobro; al Subsecretario de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez; al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Washington Martínez, al Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Brigadier General Antonio Alarcón; al Director General de Aviación Civil, Coronel Aviador Fernando Maurente; al Director de la Oficina de Investigación y Prevención de Accidentes, Coronel Aviador Rubel Batista; al Capitán de Navío Ricardo Della Santa; al Ayudante Comandante en Jefe Mayor, Aviador Andrés Ghiorsi y al Edecán Aéreo del Vicepresidente, Teniente Coronel Gerardo Gancedo.

Tenemos dos puntos a consideración. El primero refiere al proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo sobre Pérdida del Derecho a Obtener Retiro Militar.

SEÑOR SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.- Este es un breve proyecto de ley que determina la derogación del artículo 1º del Decreto-Ley Nº 14.966 que agrega un inciso al artículo 219 del Decreto-Ley Nº 14.157, Orgánico de las Fuerzas Armadas, de 21 de febrero de 1974.

Es muy clara la exposición de motivos; la norma que se menciona establece que cuando la baja del personal subalterno -específicamente se refiere a personal subalterno- de las Fuerzas Armadas sea dispuesta por las causales "deserción" o "pernicioso contra la disciplina" aparejará la pérdida del derecho a obtener el retiro militar. Este criterio no es aplicable al personal superior en virtud de no estar previsto en dicha norma. Esto se entiende injusto porque afecta preceptos de carácter constitucional.

Cuando hablamos de deserción, estamos refiriéndonos al hecho que se produce después de ciento cuarenta y cuatro horas de no presentarse a su lugar de trabajo. En ese caso, se lo pasa a la justicia militar que determina si hubo o no deserción. Por otro lado, cuando se refiere a "pernicioso contra la disciplina" se refiere a grave mala conducta, determinada por el Comandante en Jefe de la Fuerza de comando a la que pertenece el personal subalterno.

El artículo 8º de la Carta Magna determina que todas las personas son iguales ante la ley, pero la legislación hace una diferenciación entre personal subalterno y personal superior. También, el artículo 67 de la Constitución de la República establece la obligación del Estado y el derecho de los trabajadores, patrones y obreros, a percibir retiros adecuados, lo que por esta causal se eliminan. Es decir que por ley se está yendo contra artículos constitucionales, y con este proyecto se trataría de ubicar las cosas en su debido lugar.

En definitiva, se trata es de derogar el agregado al artículo 219 del Decreto-Ley Nº 14.157 según lo determinado en el artículo 1º del Decreto-Ley Nº 14.966 de diciembre de 1979, eliminando estos dos elementos que significaban para nosotros una inequidad y una violencia desde el punto de vista del derecho laboral.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos a considerar el asunto referido al accidente del avión Air Class, ocurrido el 6 de junio de 2012". La convocatoria al señor Ministro por este asunto fue solicitada por el señor Diputado Gloodtdofsky.

SEÑOR ROMBYS.- Sugiero que esta sesión sea declarada secreta, en virtud de los informes que se puedan recibir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para que la sesión sea declarada secreta tiene que ser votada por una mayoría de dos tercios de los miembros de la Comisión y, de acuerdo al artículo 29 del Reglamento, antes de levantarse la sesión secreta, se resuelve si se publica o no la versión taquigráfica.

(Diálogos)

SEÑOR AMY.- Creo que tendríamos que transitar por el camino habitual y, cuando se estime pertinente -porque el tema amerita mantenerse en secreto por una cuestión de procedimiento o porque se está en una etapa de investigación-, se puede solicitar que ese pasaje sea secreto, pero que el resto vaya discurriendo sin problemas.

SEÑOR ROMBYS.- No tengo inconveniente. Lo planteé porque en otras ocasiones nos ha pasado que después no hemos podido revertir una situación que se nos había presentado, y era necesario mantener determinada información en secreto.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Comparto lo expresado por el señor Diputado Amy así como también la preocupación del señor Diputado Rombys. Este debate también se dio en la víspera en el Senado.

Pienso que corresponde mantener la versión taquigráfica de la Comisión, que pasará a sesión secreta cuando corresponda.

Me permito señalar que como me consta que la investigación administrativa y técnica es reservada, este carácter debe de preservarse. Más allá de eso, todos los asuntos que estén ventilados públicamente merecen una consideración de carácter público, precisamente porque es lo que se reclama en esta investigación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, nos atendremos al criterio propuesto, y luego seguiremos lo establecido en el artículo 29 del Reglamento, en cuanto a publicar total o parcialmente la versión taquigráfica.

(Apoyados)

SEÑOR SEMPRONI.- Es un criterio acertado porque si estamos llevando a cabo una reunión a efectos de clarificar determinadas cosas, cuando creamos el misterio de la reunión secreta, lo que hacemos es aumentar las expectativas.

(Diálogos)

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Nuestra intención era que una vez que esta Comisión aceptara realizar la convocatoria, esta se concretara lo más pronto posible, pero lamentablemente, coincidió con la renovación de autoridades de la Comisión y la reunión se postergó. El retraso de esta comparecencia ha sido perjudicial. Insisto en que fue simplemente debido al propio funcionamiento de las Comisiones; no hubo ningún tipo de intencionalidad.

Quiero hacer la misma aclaración que planteé cuando vine a esta Comisión a fundar el pedido de concurrencia del señor Ministro de Defensa Nacional. Hemos dicho hasta el cansancio que nosotros no somos investigadores de accidentes; ustedes son los que saben, ustedes son los técnicos y sobre ustedes descansa la confianza pública. Pero es claro que algunos episodios han dado lugar a una serie de versiones, situaciones de carácter dudoso respecto a una cantidad de normas que nos parecían más que beneficiosos -más allá del Ministerio de Defensa Nacional, en particular la Fuerza Aérea, que está cumpliendo cien años-, y sería importante aclararlos a la opinión pública.

El accidente del Air Class CX-LAS ha golpeado en la opinión pública, y esta reunión -por eso lamento que se haya postergado- ofrece la oportunidad a una institución de la República, como lo es la Fuerza Aérea, de brindar las aclaraciones que haga falta.

Sabemos que, de acuerdo al marco normativo vigente y a una serie de convenios internacionales que el país tiene firmados, esta investigación de carácter administrativa y técnica está encapsulada, es de carácter reservado, y a lo único que apunta es a procurar entender sobre las causas del accidente de modo de que no se repita. Ayer escuchamos la introducción que hiciera en el Senado el señor Subsecretario y, siguiendo el mismo criterio, me parece que lo mejor sería que el señor Ministro y el señor Subsecretario de Defensa Nacional nos digan lo que estimen pertinente sobre este accidente; a continuación, nosotros plantear las dudas que tengamos procurando obtener las explicaciones correspondientes.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Agradezco a la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes; esta es una de las pocas oportunidades que hemos tenido para dar explicaciones en un ámbito serio y responsable.

Hemos mantenido un profundo silencio sobre los comentarios que se hicieron en la prensa -y solicitamos a la Fuerza Aérea que no contestara verdaderos disparates que se han publicado- porque está de por medio el dolor de una familia y porque, como acaba de decir el señor Diputado Gloodtdofsky, el Ministerio de Defensa Nacional se tiene que restringir pura y exclusivamente a averiguar por qué se cayó el avión, y nada más, sin incursionar en cuestiones que corresponden a la Justicia penal o a la civil.

El criterio que se ha venido aplicando automáticamente desde hace años, cada vez que hay un accidente aéreo, es el que establecen la ley y los convenios internacionales; en Uruguay ha habido accidentes mucho más graves que el que hoy nos ocupa, con muchas más pérdidas humanas, y siempre se aplicó el mismo criterio.

Repito: la comisión técnica que funciona a nivel de la Dinacia solo busca encontrar por qué se cayó el avión; nada más. Cuando termine su informe -que hoy debe ser secreto, reservado-, lo hará público, y a partir de ese documento podrán iniciarse juicios penales y civiles. Obviamente, a nadie escapa que puede haber cantidad de empresas y particulares interesados en iniciar juicios civiles, reclamaciones que podrían alcanzar sumas millonarias.

Por lo tanto, no podemos incursionar en ese terreno. Sí podemos aplicar sanciones de otro orden. Si la comisión tuviera la firme sospecha de que se cometió un delito, lo tendrá que denunciar donde corresponda.

Paralelamente a esta investigación -que, repito, es rutinaria en Uruguay- hay otras investigaciones, porque desde que se cayó el avión de Air Class hubo ocho accidentes aéreos más, sin pérdidas humanas, pero sí con heridos graves. Es decir, ante un accidente se desata el mecanismo previsto por convenios internacionales, lo que quiere decir que también participan organismos internacionales en la supervisión de este tipo de investigaciones.

Asimismo, se comenzó un juicio penal a partir de la denuncia de parte interesada, por lo que la Justicia penal está haciendo otra investigación, que tiene que ver con las culpabilidades y los eventuales delitos, asunto que, repito, no nos compete; es más: tenemos prohibido involucrarnos porque esto corresponde a la Justicia penal, como lo sería mañana de la Justicia civil si se iniciara una demanda civil. Nosotros nos vamos a mantener estrictamente en el ámbito que nos ordena y permite la ley: hacer la investigación -como se hace siempre, desde épocas muy lejanas-, para conocer las causas que provocaron el accidente. La comisión que trabaja en el caso tiene total y absoluta independencia técnica, y hará público su informe cuando lo tenga pronto.

A raíz del juicio penal -estoy opinando como cualquier ciudadano-, la prensa y algunos personajes comenzaron a hacer afirmaciones sobre las que, obviamente, los técnicos que integran la comisión, la Fuerza Aérea y nosotros no íbamos a polemizar porque no podemos presionar a la comisión en un sentido ni en otro. Es obvio que se han hecho declaraciones públicas que, evidentemente, manifiestan que ya tienen una posición tomada. Además, personalidades importantes han arrojado públicamente por canales de televisión sospechas de corrupción sobre el Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aérea y la comisión que está trabajando en el asunto, a lo que nosotros no hemos contestado. Estas declaraciones suponen un prejuzgamiento injusto de la honorabilidad de esas personas; con el mismo derecho podríamos haber salido a la prensa a decir que quienes hacen declaraciones también estaban preparando pruebas para sus intereses particulares porque están mandatados o haciendo mandados a intereses pecuniarios particulares, pero no hemos entrado en ese terreno y no lo vamos a hacer.

Es importante aclarar que como Ministro solo salí una vez a la prensa para contestar al señor Bado por un reportaje de dos páginas que salió publicado en el diario "El País". Aunque toda la gente creyó, sin haberlo leído, que se refería al accidente del avión de Air Class, ambas páginas íntegramente hablaban de las supuestas deudas que mantiene el Estado con él, y el reclamo de sus haberes en juicios que tiene contra el Estado por el águila del Graf Spee, por la prohibición definida en un decreto de 2006, etcétera. Me permití contestarle porque me insultó a mí, a varias personalidades del Uruguay -a quienes hicimos las denuncias en 2006, a quienes sacaron el decreto- y a las instituciones del Estado que, según él, le debe plata. Esa fue la única vez que alguien del Ministerio de Defensa Nacional salió a contestar.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Agradezco al señor Ministro de Defensa Nacional por permitirme en este ámbito serio darle justa medida a lo que está trabajando la Fuerza Aérea y al ámbito profesional con que está desarrollando su competencia establecida por ley.

Compete a la Fuerza Aérea, desde sus inicios, la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, tanto civiles como militares, extranjeras o nacionales, que tienen accidentes en territorio nacional. Inclusive, cuando esas aeronaves son propias y tienen un accidente fuera de nuestro territorio, la Fuerza Aérea tiene la posibilidad de ir y trabajar en la investigación correspondiente. Esto se ha hecho toda la vida.

Tenemos dos comisiones: una designada para investigar accidentes de aeronaves militares y otra para aeronaves civiles. De acuerdo con los convenios internacionales, ambas realizan investigaciones sumarias de carácter pura y exclusivamente técnico, y realizan todo lo establecido para una investigación sumarial. Estas comisiones son estrictamente técnicas, y tienen independencia técnica; esto quiere decir que yo, como Comandante en Jefe, no puedo presionar ni saber qué está haciendo esa comisión investigadora; en este caso, que es un accidente civil, ni siquiera el Director de Aviación Civil, sabe ni tiene potestades para hacer ningún tipo de presión sobre esa comisión.

Esta comisión está integrada por el Director -el coronel Batista, acá presente-, por un factor humano civil, por un factor medioambiental -otro civil, con más de doce años de experiencia en este tipo de investigación-, otro civil que trabaja en el área de material, y cuatro investigadores que trabajan en el área operacional, que es la más importante por las características de este accidente.

A su vez, visto las características de este accidente, contamos con el asesoramiento de la NTSB, organismo internacional que se dedica exclusivamente a todo lo que se vincula con accidentes de aviación, en el transcurso de la investigación e, inclusive, al final.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Conozco los convenios citados, pero cuando el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea convocó a una conferencia de prensa para hablar de las cajas negras o cualquier episodio vinculado a la investigación, esa reserva tan inmaculada que se pretende mantener se violenta. Me parece importante señalar esto porque se enmarcó en una conferencia de prensa sobre un tema que estaba directamente vinculado a la investigación.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Han existido muchísimas investigaciones que no despertaron problemas, pero esta tuvo un desarrollo muy especial. Hemos tenido que preservar a esa comisión investigadora de todo el sensacionalismo que se generó desde que ocurrió el accidente, inicialmente por la conmoción que causó, pero también por los intereses que poco a poco fueron apareciendo. La Fuerza Aérea tenía que preservar esa investigación para que continuara su curso normal.

¿En qué consiste una investigación de accidentes? Tiene etapas claramente definidas. Quiero aclarar que no me baso en lo que hace la comisión -que, reitero, no lo sé-, sino en mi propia experiencia, dado que soy especialista en investigación de accidentes. Hice un curso en Estados Unidos referente a esto y, lamentablemente, tuve que actuar en diecisiete accidentes de aviación. O sea que muchas de estas cosas están claramente determinadas; la Comisión Investigadora estará haciendo lo que corresponda.

Una primera etapa es la recolección de la información, que no se basa solamente en los restos de la aeronave. En lo que respecta al factor humano, debe determinar la experiencia de los pilotos, qué hicieron las últimas veinticuatro horas, cuál era su estado psicofísico, anímico y otra cantidad de elementos. En cuanto al factor material, debe hacer el análisis de toda la documentación de la aeronave y de las inspecciones de mantenimiento, todo lo cual se viene dando. En relación al factor medioambiental, se analizan las condiciones meteorológicas -quizás, muy importantes en ese día que estaba bastante complicado para la navegación aérea-, pero también todo lo concerniente a las funciones, inclusive cómo se activó el sistema del SAR y cómo se llevaron adelante todos los elementos que tienen que ver, principalmente, con la salvaguarda de la vida humana. En cuanto al factor operacional, analiza todo lo que tiene que ver con la torre de control, las comunicaciones, los sistemas de radares, etcétera.

Otra de las etapas es buscar antecedentes. Lamentablemente, los accidentes aéreos muchas veces se repiten, y hay un banco internacional, también proporcionado por la NTSB, en el cual se ven características y accidentes ocurridos en aeronaves de este tipo en distintas partes del mundo, quizás con características similares.

Esa recolección de información lleva muchísimo tiempo y, lógicamente, en particular por las características de este accidente. La prensa pasó por distintas etapas: que la aeronave se había fugado, que llevaba una carga especial, etcétera; fue la incertidumbre de esta primera etapa la que llevó a esto.

Quiero aclarar que el día del accidente yo estaba en el aeropuerto de Carrasco, en un evento que se estaba llevando a cabo. Cuando ocurrió el accidente, en forma inmediata se activó el sistema del SAR para ver qué había pasado. Las condiciones eran bastante marginales para la operación de búsqueda y rescate: los buques que tenían que ir a la zona en ese momento estaban limitados, y yo, personalmente, tuve que dar la directiva, bajo mi responsabilidad, de salir en esas condiciones marginales con helicópteros y con un avión de búsqueda. La búsqueda se llevó adelante hasta la hora 2 y 30; se continuó mucho más allá de los tiempos normales para la salvaguarda de la vida humana.

Después de que se analizan todos estos factores, se empiezan a hacer las distintas comprobaciones y se comienza con el análisis de la información. Ese análisis se basa en la evidencia que uno tiene, procedente de distintas fuentes. A partir de ese análisis de la información se comienza a consultar a otros organismos como la NTSB, la Facultad de Ingeniería, talleres extranjeros y la Facultad de Ciencias.

Posteriormente se elaboran las conclusiones, que van a dar paso a un proyecto de informe final. Se tiene que brindar esta información a distintos agentes, miembros externos -por ejemplo, el fabricante de la aeronave, el fabricante de los motores, el fabricante de las hélices-, que tienen sesenta días para hacer sus descargos, y después de eso se elabora el informe final.

Ustedes saben que esto causó muchísima conmoción en la opinión pública. Todo el mundo estaba expectante; habían pasado varios días sin encontrar nada; había continuado la búsqueda por muchos medios hasta que, felizmente, se encontraron restos de la aeronave. Cuando esto sucedió, se rescató la caja roja -no la caja negra-, que es la RPV, la "voice recorder", la grabadora de voz de la cabina. Lógicamente, esto ocasionó un revuelo. Acá tengo todos los recortes de diarios; había agentes externos -sin haber comenzado la parte legal por otros medios- que daban cuenta de esto, y daban un montón de información.

Esto se mandó a Estados Unidos, acompañado de quien correspondía, y esa caja volvió con un resultado, con una grabación. Esto generó una expectativa tremenda, que se mantuvo durante varios días. La Comisión seguía trabajando, pero la prensa hacía presión. Entonces, yo pregunté si había algo, si se había obtenido algo, debido a que la comisión investigadora pidió continuar con la búsqueda porque no tenía elementos relevantes en esa caja y necesitaba más elementos para continuar con la investigación. A raíz de esto se hizo una conferencia en la cual yo especifiqué claramente -no dando lugar a la comisión investigadora- que esa caja había retornado y que no tenía información de ese vuelo. Más adelante, oportunamente, la comisión va a decir qué información tiene esa caja -quizás pueda contrarrestar algunas informaciones de prensa que están escritas-; supongo que ellos la tendrán a buen recaudo y podrán comprobar, por distintos medios a qué corresponde esa información que tiene esa caja.

¿En qué está hoy la comisión? La comisión está esperando algunos informes que tienen que venir del exterior y está elaborando sus propias conclusiones. Supongo que una vez que tenga toda la información hará el informe preliminar que corresponda; luego hará las consultas necesarias para después elaborar su informe final.

La comisión no tiene límite de tiempo para expedirse; no existe un límite de tiempo legal para que emita su informe final. Sí debe tener claro que tiene que hacer las cosas correctamente. Inclusive solicitó la concurrencia de gente de la NTSB antes de elaborar su informe final, para tener otros elementos de juicio al momento de emitir sus conclusiones finales.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Entiendo la responsabilidad de la reserva en esta investigación y no quiero, en absoluto, violentarla. Tampoco quiero convocar a ninguna conferencia de prensa para señalar algún aspecto que tenga que ver con esta investigación.

Más allá de todo, sería bueno -porque son técnicos; reitero que yo estoy para ver que se cumpla la Constitución y la ley- que se nos informara exactamente si este informe de la NTSB dice claramente que no solamente no hay información de ese vuelo, sino tampoco del vuelo anterior.

Entiéndase -reitero-: yo no me dedico a investigar accidentes aéreos. El informe de una agencia americana, especialista, a la cual se le llevó esto dice claramente que este vuelo no tiene otra cosa que no sea información de un vuelo anterior. Y señalo "un vuelo anterior", porque las traducciones que han circulado se han referido a "el vuelo anterior". La diferencia no es menor, porque si se trata de "el vuelo anterior", la responsabilidad podría corresponder al error humano, mientras que si es de "un vuelo anterior" quizás exista la posibilidad -como hay antecedentes en esta empresa- de que se haya borrado algún "voice recorder". Reitero que esto se trata de "un vuelo anterior" y no de "el vuelo anterior"; la diferencia no es menor. Nosotros lo hicimos chequear con un traductor público que confirma esto.

Por tercera vez insisto en que no estoy hablando únicamente de un accidente, sino del funcionamiento de la Dinacia, alertado por lo que señaló hace un tiempo el señor Ministro -hace casi un año- de que la aviación civil iba a ser atacada fruto de intereses de carácter comercial, porque había mucho dinero. Cuando leí esta noticia en el diario hace más de un año ni soñaba con que me iba a encontrar hoy hablando de esto, pero la verdad que el oráculo del señor Ministro es altamente eficaz porque, efectivamente, parecería que eso se dio así. Quizás la aviación civil -que la Constitución dice que debería estar bajo la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, más allá de un decreto-ley del año 1974- no esté siendo atacada por intereses de carácter comercial, sino porque, en realidad, haya motivos para que sea así.

Sería bueno que nos dijeran de qué manera está conformada la investigadora, porque las normas son muy claras respecto a los vínculos entre quienes llevan adelante la investigación, las víctimas y los distintos involucrados en el tema.

He dicho hasta cansarme en todos los medios que este es un país chico, que tenemos una Fuerza Aérea chica y que tenemos una aviación civil más chica, y es razonable que naturalmente se conozcan todos. Eso lo entiendo. Pero sería bueno conocer, más allá de haber sido compañeros en la escuela militar, cómo es posible que, teniendo normas que lo habilitan a establecer todo tipo de colaboración con el Poder Judicial y con órganos técnicos de distinta naturaleza, haya ese tipo de implicancias en una investigación tan delicada; lo único que hace esto es despertar suspicacias malintencionadas, que están a la orden del día.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Estamos ante algo muy grave.

A nosotros se nos conminó, desde la Justicia penal a enviar toda la información que tuviéramos. Le explicamos a la Justicia penal lo que acabamos de explicar ahora, es decir, que estábamos haciendo una investigación administrativa que, por los pactos internacionales que tenemos y que nos mandatan, tiene que ser reservada. No sé cómo explicarlo, señor Presidente, porque no soy abogado, pero hay como una colisión de Poderes, del Poder Judicial con el Poder Ejecutivo. Con lo que nos pedían, nos obligaban a sacar documentación de la comisión para enviarla al Poder Judicial. Consultamos a nuestros abogados -estamos ante un hecho casi sin precedentes- y, para no generar un conflicto entre Poderes, que quién sabe dónde iba a parar, resolvimos entregar la documentación al Poder Judicial, pidiéndole concretamente al Juzgado competente -creo que de esto también tiene nota la Suprema Corte- que esa documentación no perdiera la reserva, que es propia del sumario penal.

Esa documentación es la que está acá, sobre la mesa; estamos ante un hecho muy grave. ¿Cómo el señor Diputado tiene eso en su poder? ¿Cómo el señor Diputado no denunció a quien haya sustraído eso del Juzgado, que estaba cometiendo un delito?

Quiero dejar constancia de eso, y quiero que todos sean conscientes de que la documentación que está arriba de la mesa ha violado dos normas: un compromiso de la Justicia penal de no divulgar -que, quizás, cumplió- y que, tal como me han dicho algunos abogados, una parte de que cualquier juicio penal también es secreto y no puede divulgarse. Sin embargo, está acá y se ha divulgado en la prensa. Estamos ante un hecho muy, muy grave.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No voy a dejar que quede la más mínima sombra sobre la Armada Nacional porque no corresponde. Se prejuzga una especie de complicidad de la Armada Nacional con un robo, en una operación voluminosa, de un supuesto resto de avión. Quiero dejar constancia de que rechazo enfáticamente esto hasta que se demuestre donde debe demostrarse.

También repudio lo que se dijo sobre un señor, que yo ni conozco. No quiero hacer responsable al Ministerio de Defensa Nacional de guardar silencio ante una acusación de una persona que no está, que no se puede defender que, repito, ni la conozco. Nosotros no lo aceptamos; es como si no lo hubiéramos oído. Rechazamos ese tipo de sospechas por el solo hecho de que alguien haya sido funcionario de la Fuerza Aérea y luego Gerente de una empresa.

No puedo aceptar en silencio ciertas informaciones -tal vez muy serias; yo no soy Juez, y no le corresponde a mi Cartera andar investigando un hurto-: hay que hacer la denuncia donde corresponda.

Nosotros estamos investigando y vinimos aquí a explicar qué estamos haciendo.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Ante el planteo del señor Diputado respecto de mi intervención ayer en el Senado, en la que hablé del señor Bado como perito al servicio de la Justicia, es una calificación de orden personal. Yo califico de perito a las personas que tienen capacidad, por su experiencia o por la técnica demostrada con respecto a determinadas actividades, y lo manifesté con respecto a esta persona. Hoy en día el universo de peritos en el Uruguay se ha ampliado muchísimo.

Todos los elementos recuperados en las distintas etapas de búsqueda y rescate de este lamentable incidente y accidente de aviación, se obtuvieron gracias a que todas las fuerzas del Ministerio de Defensa Nacional, del Estado, han estado tensadas y trabajando por mandato del señor Ministro de forma casi permanente desde el 6 de junio de 2012 hasta la fecha. Han trabajado de una forma por demás abnegada, honesta y transparente. Quiero resaltar estos conceptos.

El Estado ha trabajado mucho desde el Ejecutivo nacional, y en particular desde el Ministerio de Defensa Nacional. Tenemos cuantificadas muchas horas de trabajo -horas hombre, de personal subalterno, de oficiales, de comisiones-, muchos recursos del Estado invertidos en la puesta en funcionamiento de las tareas de búsqueda, de rescate y de asistencia y salvamento, conceptualizaciones que son diferentes en las distintas etapas.

Hubo una primera etapa de búsqueda y rescate de la vida humana en el mar, que es la que transcurre en los primeros días, llevada adelante por la Fuerza Aérea, la Armada Nacional y también por privados -ADES y civiles- en el mar, en el aire y en la costa.

Pasados los tres días iniciales, cuando ya se pensó que era imposible encontrar a los tripulantes con vida debido a las condiciones imperantes en nuestras aguas

territoriales, se lleva adelante la tarea de búsqueda y rescate de restos, que tampoco arroja resultados.

Después se empieza con una etapa en la cual se logran ciertos resultados, la de asistencia al salvamento, que es un procedimiento llevado adelante comúnmente entre particulares y regido por el derecho privado. Generalmente son actividades onerosas, que son llevadas adelante bajo el control y la coordinación de la Armada Nacional como autoridad marítima, en este caso, Prefectura; no me refiero a la ejecución, sino a las tareas de coordinación y de control. Esa etapa llevó cuarenta y dos días de búsqueda, veinticinco días de trabajo efectivo, con todos los elementos técnicos que se tenía: hidrófonos, sondas multihaz, rastras mecánicas y otros elementos.

Luego, comienzan otro tipo de investigaciones, cuando a fines del año 2012 y principios de 2013 la Justicia solicita la reanudación de la búsqueda y la intervención concreta del señor Bado. Con la Justicia mantuvimos una relación de carácter permanente desde el inicio de las investigaciones. Cuando aparecen los primeros restos del avión, la Prefectura Nacional Naval -autoridad marítima-, hace entrega a la Justicia de estos elementos, quien determina luego que pasen a la comisión investigadora de la Oipaia para su estudio y resguardo.

La relación con la Justicia fue de carácter permanente: lo fue directamente a través del Juzgado que estaba tratando una denuncia de carácter penal, no la investigación de la Oipaia, y también con la Suprema Corte de Justicia; el circuito natural de relación dentro del Estado es entre el Ministerio y la Suprema Corte de Justicia. Esa relación ha sido permanente y directa; hemos respondido a las solicitudes. Se responde a través de una salida en enero de 2012, con recursos propios, y con las que se producen entre el 29 de febrero y el 9 de marzo de 2013 con el buzo Bado a bordo: según la información que tenemos, en la primera etapa el señor Bado no pudo calibrar los equipos, pero en la segunda etapa sí lo hizo. Hasta allí llega nuestra investigación.

Hemos ofrecido a la Justicia llegar hasta el recinto donde están todos los elementos que tiene la Oipaia en investigación para observarlos. Se le han enviado absolutamente todos los libros de las empresas y todos los elementos de investigación, que ya son públicos -los tienen los diarios y distintas personas-, pero eso no salió del Ministerio de Defensa Nacional.

Quiero referirme también a lo que significa el trabajo del Estado. La Armada Nacional participó con once buques, con once plataformas, en este período, que abarcó mucho más de cuarenta y dos días. La Fuerza Aérea lo hizo con una cantidad muy importante de aeronaves. El equipo de buzos de la Armada Nacional -Grubu-, que cuenta con veinte profesionales especialistas en esta materia, estuvo a disposición durante muchos días; esta es la misma gente que está abocada a la protección de la plataforma marítima, de la boya petrolera de José Ignacio, de la boya petrolera de Paysandú, de nuestras represas y que realiza una serie de trabajos de carácter permanente.

El artículo 20 de la Ley Nº 18.650, Ley Marco de Defensa Nacional, establece muy claramente la asignación de nuestras responsabilidades: "En tiempos de paz y bajo la autorización expresa del Ministro de Defensa Nacional, podrán prestar servicios o colaboración en actividades que por su especialidad, relevancia social o conveniencia pública les sean solicitadas y sin que ello implique detrimento en el cumplimiento de su misión fundamental".

(Interrupción del señor Representante Gloodtdofsky)

——Debemos hacer una evaluación de nuestra función fundamental que, en este caso, implica los compromisos que hemos asumido, por ejemplo, la batimetría de la zona

de El Palenque para el puerto de aguas profundas y de la Laguna Merín, el boyado del canal Martín García, las tareas del SAR, que son de carácter permanente los trescientos sesenta y cinco días del año durante las veinticuatro horas del día, etcétera. En medio de ello, se planteó esta investigación, que nos obliga a estar a la orden de la comisión investigadora de carácter administrativo, pero también de la Justicia, a la cual respondemos colaborando, pero no dependiendo. Esta colaboración la hemos hecho sin cortapisas y estamos dispuestos a realizarla en la forma en que sea necesaria, pero teniendo en cuenta que formamos parte de un Estado que tiene responsabilidades en esta y en otras materias.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- El señor Ministro y el señor Subsecretario han sido legisladores; yo soy medio novato en estas cuestiones, pero después de haber escuchado al señor Subsecretario quiero decir que ojalá el Cuerpo me dé los votos para interpelarlos.

El señor Subsecretario acaba de afirmar que el Ministerio ha colaborado sin cortapisas con la Justicia. Eso es absolutamente falso.

(Interrupciones de varios señores Representantes.- Diálogos)

——Pido disculpas.

No se puede decir que se ha colaborado sin cortapisas con la Justicia, cuando el Departamento Jurídico Notarial del Ministerio de Defensa Nacional informó al señor Subsecretario, doctor Jorge Menéndez, que la señora Jueza actuante manifestó que advierte una actitud, que pudiera eventualmente ser calificada de reticente por parte de nuestro Ministerio, que a su juicio podría coadyuvar para generar, en especial a los familiares de las víctimas, una inconveniente imagen de falta de transparencia y confiabilidad en las tareas de búsqueda e investigaciones que se realizan en el ámbito de esta Secretaría de Estado.

Si esto es colaborar sin cortapisas, francamente, creo que estamos perdiendo el tiempo.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Con la calma que siempre hemos concurrido a esta Comisión, queremos seguir aclarando los hechos.

Hay términos que no figuran en nuestro vocabulario cuando venimos en nombre del Estado a dar explicaciones a este Cuerpo.

La acusación de falsedad puede llegar a generar la interpretación de que la persona que lo dijo es tal cosa; yo estoy lejos de pensar eso. No puedo calificar al señor Diputado porque no lo conozco; tengo un concepto de él en virtud de sus expresiones públicas, pero no lo puedo calificar. Por lo tanto, le pido que no califique actitudes que no son las suyas.

El señor Presidente conoce mi historia acá en el Parlamento. Por lo tanto, esta acusación para mí es sumamente agraviante, señor Presidente, sumamente agraviante.

(Apoyados)

——Reafirmo que las diferencias de carácter involuntario que pudieron haberse presentado entre la Justicia y la información que el Ministerio de Defensa Nacional brindó fueron corregidas inmediatamente, una vez que las autoridades del Ministerio tuvimos conocimiento de ellas. Puedo avalar que esa fue nuestra actitud a través de la documentación que presenta nuestro Ministerio -que obviamente es mucho más amplia que la que presenta en este momento el señor Diputado-, pero también por los contactos

personales que mantuvimos con los Jueces encargados de llevar adelante esta investigación.

Reafirmo lo dicho: desde nuestro lugar hemos tratado de colaborar y lo seguiremos haciendo, porque en nuestra concepción democrática no cabe otra cosa. No nos duelen prendas en colaborar con la Justicia uruguaya, ahora ni antes, ni tampoco en el futuro, en este ni en ningún otro tema. No nos duelen prendas en colaborar con la Justicia uruguaya. Lo decimos claramente, de frente y de primera mano. No tenemos a nadie en nuestra vida -ni atrás ni al costado- que nos haya impedido estar al frente colaborando con la Justicia de nuestro país. Esa es nuestra concepción democrática, liberal y republicana.

En cuanto a la transparencia e independencia de las investigaciones, este Gobierno nacional -digo "este" porque es continuación del anterior- en 2009 aprueba la Ley Nº 18.619, por la cual se crea la Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, que funcionará en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional, quedando sujeta a la reglamentación su integración y funcionamiento. La República Oriental del Uruguay ha asumido diversos compromisos internacionales, por los que se obliga a realizar investigación de accidentes e incidentes graves de aviación en forma objetiva, independiente y transparente. Esa reglamentación ya está en la etapa de refrenda de los Ministerios y está en vías de estar operativa. Hemos tenido alguna dificultad con esta reglamentación, por los distintos enfoques de las diferentes áreas del Estado. La ley fue aprobada en 2009. La última ley que fundamenta la actuación de la actual Oipaia, que será sustituida por la Ciaia, es de 2002, formato en el cual funciona aún.

Reglamentando esta ley, aprobada en 2009, pretendemos trasladar de órbita a este organismo, sin dudar de lo anteriormente actuado, pero tratando de que el futuro sea mucho más pertinente en cuanto a la investigación de los accidentes.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como Senador contribuimos a aprobar esta ley en 2009 -creo que también lo hizo el señor Presidente-, pero hasta ese año todo era como es hoy. Recién a partir de esa ley, votada en 2009, todo será distinto.

Estas polémicas me hacen acordar mucho aquel episodio en el que Peñarol y Nacional no se pusieron de acuerdo acerca de quién tenía que arbitrar, y se trajeron jueces ingleses, y en la cancha tenía que haber intérpretes. A lo mejor habría que traer extranjeros para investigar accidentes aéreos porque parece que los uruguayos no servimos, aunque no sé si serían del todo independientes. Si esos extranjeros vienen de ciertos países que fabrican aviones -los que todos conocemos-, tratarán de pelear en esas comisiones para convencer de que el avión no se cayó por algún defecto de fabricación.

Podremos discutir quién puede ser árbitro y quién no. Se está prejuzgando cuál va a ser el resultado de la investigación. Nosotros, repito, vamos a investigar solo por qué se cayó el avión, y daremos el informe de por qué se cayó el avión. Ese informe podrá ser sometido a todo tipo de críticas y señalar sus incorrecciones, pero ¡esperen a que se publique! Lo otro es anticiparse.

Formular otro tipo de denuncias, como las que se han hecho acá, refiere a otros temas y no a las causas por las que se cayó el avión: se presupone -como ya se ha dicho públicamente- que ese avión venía cargado con algo muy valioso, además de llevar la correspondencia de la empresa Federal Express. Y antes se había dicho -salió en la prensa- que los dos pilotos se habían tirado en paracaídas con la plata y habían dejado caer el avión. Hasta ahora no se los encontró, y se esgrimieron otras cosas. Ahora parecería que el cuerpo principal no está porque se lo llevaron los barcos pesqueros, en

complicidad con la Armada Nacional. Esto ya no es investigar cómo se cayó el avión, sino qué piratería se produjo, porque la denuncia la formuló un Diputado. Hablamos de un acto de piratería tremendo, y si hubo oficiales de la Armada involucrados, merecería su destitución y la prisión de los responsables. Es una cosa espantosa, y espero que el señor Diputado haga la denuncia correspondiente; de lo contrario, sería enchastrar gente porque sí, y se está enchastrando mucha gente.

El señor Subsecretario olvidó decir que la relación con la Justicia siempre la mantuvo él, quien se ha reunido personalmente con la señora Jueza, tanto en el Ministerio como en el Juzgado, y nuestros abogados -esos que cita el señor Diputado Gloodtdofsky- también estuvieron reunidos en el Juzgado. Obviamente, quien habla tiene la suerte de contar en el Ministerio con excelentes abogados y abogadas, que no pertenecen a mi partido, y a quienes consulto cada vez que voy a hacer algo. Me guío por lo que me aconsejan y alertan quienes saben; creo que pasa lo mismo en el resto de las Secretarías de Estado.

Cuando este avión se cayó, lo primero es salvar vidas -es lo que corresponde; prueba de ello fue lo que pasó en estos días, cuando se cayó un tripulante de un barco a 190 millas de distancia-; no se busca nada más que eso, y para ese objetivo se despliegan todos los medios disponibles, como ADES y aun barcos privados, que lo hacen por gusto o por solidaridad marina. Todo esto se da hasta que la temperatura del agua y el tiempo transcurrido indican que es inútil seguir buscando vida. Después nos dedicamos a buscar los cuerpos, que es lo más importante, especialmente para la familia; suponíamos que esos restos tendrían que estar en la cabina del avión. Si allí estaban, lo que habría que buscar con los sensores subacuáticos era una cosa grande, no chica. Cuando se encontraron restos de la cabina y de los motores triturados a niveles escalofriantes por el tremendo impacto que sufrió el avión, nos dijimos que sería imposible encontrar los cuerpos. Entonces, nos propusimos encontrar lo que sirva a la gente que está investigando y a la tarea que tendríamos que cumplir, que es aportar los elementos que la comisión investigadora necesita para sacar sus conclusiones. Si hubiera más restos que no interesan a nuestra comisión investigadora, pero sí a la Justicia, nosotros colaboraremos con la Justicia, pero sin duda, si había cosas valiosas, la más interesada es la empresa. Como acaba de decir el señor Subsecretario, la Prefectura Nacional Naval debe controlar y la empresa hacer la tarea, porque la carga es de ella. Es más, esa empresa en el futuro puede ser objeto de las demandas de las personas que pusieron esa carga ahí y de los seguros, pero eso ya no es responsabilidad de la Armada Nacional, y menos aún de la Fuerza Aérea.

SEÑOR DELLA SANTA.- Quiero hacer una aclaración sobre la imagen congelada del sonar de barrido lateral del señor Bado que presentó el señor Diputado. Esta imagen es del momento en que se estaba haciendo la operación de búsqueda de cuerpos y salvamento de restos.

Allí hay una imagen que está catalogada como cola; posiblemente lo sea porque ya fue sacada. Cuando aparecen contactos en el sonar, no se sabe de qué son. Los buzos bajan a tientas, y después de una gran tarea se extraen. Esa seguramente fuera la cola, que era la única que presentaba sombra.

Después aparece una zanja; todo lo demás son conjeturas. Está lleno de zanjas. Cuando hicimos nuestra búsqueda nos cansamos de seguir zanjas de esas porque aparecen en el sonar y se investigan para saber si en el extremo de la zanja hay un resto. Si es o no el portón de un pesquero, es una conjetura. Esto es dicho por un técnico: puede no serlo. Hay muchas zanjas, y nos dio mucho trabajo lidiar con ellas. Lo cierto es

que en ese momento se extrajeron esos restos y fue en plena tarea de búsqueda. Desde el accidente hasta ese momento nosotros tuvimos presencia permanente en el área.

Una vez que aparecieron los restos, se fijó la zona de exclusión. Fue la Armada -nadie más- quien dispuso esa zona para preservar el lugar. Esa zona la mantiene y la controla la Armada, y cada vez que hemos verificado que alguien violó la zona de exclusión fue multado. No hay otra cosa para hacer que observarlo, ordenarle que salga del área y ponerle una multa.

Un par de pesqueros que se constató que estuvieron en el área extrajeron restos. Estos fueron denunciados y recuperados.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Ayer en el Senado también se habló de este tema; no sé si estaba el señor Diputado Gloodtdofsky.

Hay buques pesqueros de altura que tienen lo que en la aviación se llama "transponder"; en los barcos se llama VMS. El barco está obligado a lanzar señales para que los radares y otros aparatos que tienen radar sepan dónde está ese barco y, por lo tanto, sepan si está cumpliendo con las normas.

Los australianos nos llevaron algunos barcos pesqueros -no sé si recuerdan un accidente grave cerca de Australia- porque fueron a pescar donde no debían y apagaron el VMS, diciéndole a la Armada, cuando se les reclamó que se les había roto. Pero en realidad fue para pescar, y los sorprendieron y los llevaron presos. Desde ese momento se tomaron medidas para que si se les rompe, el barco tiene que volver enseguida.

Los buques de altura tienen ese aparato, pero los buques de costa no lo tienen. Entonces, ¿cómo sabe la Armada, que hoy, en la noche, hay o no pesqueros en la zona exclusiva?

SEÑOR DELLA SANTA.- La zona donde cayó el avión está cerca de la Isla de Flores; el farero puede reportar si ve pesqueros, pero si no los ve, no se puede hacer nada.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Hace doce años que no tenemos radares.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Exactamente: seguimos con procedimientos de la Primera Guerra Mundial -los catalejos- porque no tenemos cadena de radares. El Ministerio está dando la pelea para tener cadena de radares.

También hay que tener cadena de radares en las fronteras, donde hace años que se dejó de patrullar. Por suerte, dentro de poco vamos a tener un nuevo radar en el aeropuerto. La Fuerza Aérea tiene un radar fijo y otro móvil de carácter militar que Uruguay nunca tuvo.

Ese informe fue elaborado por el Estado Mayor de la Defensa, y han participado todas las Fuerzas; probablemente vamos a traerlo con la cuentita correspondiente. No le podemos mentir al país. Es muy fácil decir que hay que tener cadenas de radares costeros, pero muchas de las empresas con las que hemos hablado tienen la mala costumbre de pasar al precio, y son precios muy altos.

Acabamos de tener un joven colombiano que se había caído al agua sin salvavidas y se murió a 190 millas, y tres heridos que debimos llevar al sanatorio Mautone. Con el material que nosotros tenemos, ir a buscarlo a 190 millas, -son casi 380 kilómetros de distancia- y traerlo era una empresa casi imposible. Esa persona estaba trabajando en ese barco haciendo prospecciones sísmicas para las futuras plataformas; eso es lo que se viene. Habrá muchos barcos haciendo eso, mucha gente trabajando, y por consiguiente, muchos accidentes de trabajo. Nosotros vamos a precisar por lo menos uno

o dos patrulleros oceánicos con helicóptero a bordo. También hemos hablado con todas las empresas, las mejores del mundo, que venden eso, pero a la hora de pasar la cuenta son muy malas, señor Presidente.

Nosotros no le vamos a mentir al país; le vamos a decir al país lo que necesita y, después, si el país puede, dará los recursos, y si no puede, asumiremos todos los riesgos correspondientes. No se nos puede pedir el servicio de una Armada con patrulleros oceánicos, con cadenas de radares, con buenas telecomunicaciones, con sensores ópticos, infrarrojos, etcétera, y no darnos los recursos.

Antiguamente, con relación a la Policía, yo había dicho que no se podía pretender tener a Scotland Yard en la puerta de casa con los sueldos que estamos pagando y con los recursos que en aquel entonces tenía nuestra Policía.

Reitero que nosotros estamos buscando por qué se cayó el avión; que se denuncie donde corresponda cualquier otra cosa que pudo haber pasado o que allí hubiera -droga, millones de dólares, oro-, pero no es en el Ministerio de Defensa Nacional.

SEÑOR GLOODTDOFTSKY.- Es como la quinta vez que se habla de las razones por las que se cayó el avión, pero dejé claro en esta Comisión que yo no soy investigador y que quería hablar de la aviación civil y de otra cantidad de cosas como las que he venido planteando. ¡No circunscribamos todo esto a por qué se cayó el avión! Además, una Comisión parlamentaria ni siquiera es el ámbito adecuado para tratarlo.

Cuando digo que no se colabora con la Justicia, y que esta cataloga como reticente la actitud del Ministerio de Defensa, ¡se me dice que el Ministerio de Defensa colabora sin cortapisas con la Justicia! ¡No! ¡Es totalmente lo contrario! El propio Departamento Jurídico del Ministerio de Defensa sostiene que la sede penal califica de reticente la actitud del Ministerio de Defensa para con la Justicia.

Por otra parte, señalamos -es cierto: no estoy en el agua; no soy corvina para eso- que el 14 de noviembre de 2012 estaban los pesqueros Calon I, Calon II y Mandrake exactamente arriba del avión. Por si fuera poco, los días 7, 8, 9, 10 y 11 de noviembre estuvieron allí otros dos pesqueros, que fueron multados solamente por el día 7.

Señor Ministro: en la Comisión de Presupuestos voy a votar para que compre el radar porque se le está colando gente por todos lados. Yo no prejuzgué ni señalé; yo dije aquí que no querría que el señor Álvarez fuera quien habilitó los aviones de Air Class, a lo que el Brigadier Alarcón acotó de inmediato: "Porque fue Director de Aviación Civil", y yo dije enseguida: "Porque es el Gerente de la empresa Air Class". Señalo esto porque uno está buscando allanar caminos.

Se nos ha dicho aquí que la investigación ha sido totalmente independiente, totalmente respetada. ¡No, señor Ministro! La investigación está absolutamente detallada día por día por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. ¡Día por día!

Resulta que después de todo lo que se afirma yo tengo que decir: "¡No, Ministro! ¡No es así! ¡No es como usted dice! No es que la investigación es reservada y está encapsulada. ¡No! La investigación está detallada día por día, fierrito por fierrito, chapita por chapita extraídos del fondo del mar".

A esta altura de la discusión, francamente me parece que no vale la pena decir aquí todo lo demás.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Quiero hacer honor a la verdad. La verdad no tiene una sola forma de verse; hay que aceptar que la verdad tiene

distintas formas en cuanto a la mirada que se tenga. Yo creo en la verdad de las cosas por las cuales estamos trabajando. Por lo tanto, si se me permite, voy a leer una presentación que realizamos -esto no es de carácter reservado; le vamos a dar publicidad- ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Penal de 7º Turno. No hace mucho de esto; fue en este año 2013, luego de la salida que se hizo en enero y que había mencionado antes.

Dice: "[...] En la representación invocada se comparece ante esa Sede a los efectos de hacer llegar el informe confeccionado por la Armada Nacional, donde se detalla el resultado de la reanulación de la búsqueda realizada de los restos del avión Air Class, caído en las proximidades de la Isla de Flores el día 6 de junio del año pasado con dos tripulantes a bordo.- En dicho informe se indican los medios empleados, el área comprendida, los 'puntos de interés' detectados y el resultado de la inmersión de los buzos.- 2.- En virtud de la recomendación del Comandante de la Fuerza de Mar, el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA) está llevando a cabo un análisis técnico en laboratorio de los contactos obtenidos, el que se hará llegar en forma inmediata a su recepción".

Más adelante dice: "[...] 4.- Mi representado" -el Ministerio de Defensa Nacional; esto lo escribe nuestro abogado- "desea reiterar a la Sede su voluntad de colaborar con la misma, en la medida que sea posible, con los medios a su alcance y en el marco de lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 18.650 (Ley Marco de Defensa Nacional), conciliando por dicha vía, en el marco de la planificación y coordinación antes referidas, las tareas sustantivas legalmente a su cargo, con aquellas de apoyo o colaboración" -a las que ya ampliamente hemos hecho referencia- "a fin de que ello no implique detrimento del cumplimiento de su misión fundamental.- 5.- Sin perjuicio de lo antes expresado, mi representado" -Ministerio de Defensa Nacional- "desea nuevamente manifestar la voluntad de esta Secretaría de Estado, a los efectos de cursar, si así lo estima pertinente, invitación a la Señora Jueza actuante y al Sr. Fiscal, a fin de concurrir al ámbito donde funciona la OIPAIA, a cargo de la investigación aeronáutica, con la finalidad de recibir información y formular las preguntas técnicas que estime pertinentes, así como realizar las coordinaciones del caso para acciones futuras con la misma, lo que podría implementarse mediante comunicación telefónica [...]".

Esto no hace más que reafirmar lo aquí dicho, en honor a la verdad.

SEÑOR SEMPRONI.- Cada uno de nosotros tiene derecho a interpretar, de acuerdo a su leal saber y entender, cada uno de los acontecimientos que pueden haber ocurrido en las diferentes instancias de la vida, y en esta que estamos investigando, también.

En lo que tiene que ver con la participación, la relación y el cumplimiento del Ministerio de Defensa con la Justicia, comparto plenamente lo manifestado por el señor Subsecretario. La información que poseo y las instancias que tuve oportunidad de conocer confirman plenamente esa conducta del Ministerio de Defensa.

En nuestro sistema democrático republicano los Poderes del Estado tienen independencia técnica, pero también tienen la obligación de respetar las opiniones y al accionar de los otros Poderes del Estado. Todos los ciudadanos tenemos derecho a opinar sobre resoluciones judiciales, aunque tenemos la obligación de respetarlas, y creo que, en este caso, la Justicia en algún momento se fue un poco más allá de la relación y el respeto a la independencia de Poderes porque, por ejemplo, determinó quién debía participar en una investigación que debía realizar el Ministerio de Defensa, cosa que a mi juicio está totalmente fuera de lugar.

Reivindico la independencia de los Poderes del Estado, pero también la obligación de ayudarse entre sí para un mejor funcionamiento del Estado. Creo que el Ministerio de Defensa -ahora documentado con el escrito que termina de leer el señor Subsecretario-, ha cumplido en forma más que suficiente con esa obligación.

SEÑORA PASSADA.- Quiero hacer algunas consideraciones finales con respecto a la metodología de funcionamiento que nos dimos en esta Comisión, que el señor Presidente ha tratado de cumplir.

Cuando el señor Diputado Gloodtdofsky solicitó que las autoridades del Ministerio concurrieran a esta Comisión, yo aún estaba presidiendo la Comisión; como estábamos muy cerca de dejar la Presidencia, nos pareció correcto trasladar la solicitud al actual Presidente. Creo que tiene que quedar claro que el planteo que hizo el señor Diputado Gloodtdofsky era para saber cuáles habían sido las actuaciones del Ministerio de Defensa Nacional con relación al accidente aéreo del avión Air Class, ocurrido el 6 de junio, y nosotros consideramos que era importante nutrirnos de esa información; de lo contrario, habríamos planteado nuestra objeción. Ese fue el motivo por el cual nuestra bancada aceptó la solicitud: ese es el mecanismo que nos damos y nos parecía correcto recibir información, respetando la investigación en curso.

En nombre de nuestra bancada señalo que han sido totalmente satisfactorios los informes presentados por el Ministro y Subsecretario de Defensa Nacional, así como por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y Capitán de Navío de la Armada Nacional, quienes siempre han estado contestes en trabajar con nuestra Comisión con seriedad y dedicación.

Analizaremos con los integrantes de Comisión parte del planteo que se ha hecho en esta Comisión en el correr de la semana.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Eso fue en respuesta a una solicitud formal de carácter urgente y reservado que hizo la Justicia: se dijo lo que se estaba haciendo.

Personalmente no sé lo que estaban haciendo, pero fue un pedido expreso de la Justicia. Se dijo que esa no era una información que debería haberse mantenido con carácter reservado. Fue a solicitud de la Justicia que se hizo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Repito que es un hecho grave que esta información esté en manos de la prensa y del Diputado. Si alguien está ventilando esto no es la Fuerza Aérea.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Creo que ha quedado más que claro que cada uno de los planteos que hemos hecho han sido contestados de forma distinta de lo que es la realidad.

Esto que obra en nuestro poder es solamente porque nos ha llegado, nosotros no convocamos a ninguna conferencia de prensa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.

≠